

طيران ناس يحقق ربحاً قياسيًّا تاريخياً مسجلاً صافي ربح معدل بلغ 556 مليون ٤، بزيادة 28% على أساس سنوي، على إيرادات بلغت 7.8 مليار ٤ في عام 2025

أبرز النتائج لعام 2025

- ارتفع صافي الربح المعدل¹ للسنة المالية 2025 بنسبة 28% على أساس سنوي ليبلغ 556 مليون ٤، مع تحسن هامش صافي الربح إلى 7.1%، وذلك رغم التحديات التشغيلية وتحديات الطلب.
- ارتفعت الأرباح المعدلة¹ قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (EBITDA) بنسبة 15% على أساس سنوي لتصل إلى 2.5 مليار ٤ عن السنة المالية 2024، مع تحسن في الهامش ليبلغ 32.1%، فيما يعكس حجم العمليات واستمرار ضبط التكاليف.
- إيرادات السنة المالية 2025 تتوافق مع التوقعات، بينما تجاوزت الربحية ونسبة صافي الدين إلى الأرباح المعدلة قبل الفوائد والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين التوقعات.
- ارتفع عدد المسافرين بنسبة 7% على أساس سنوي ليصل إلى 15.8 مليون مسافر في السنة المالية 2025، في حين زادت السعة المقعدية المتاحة لكل كيلومتر (ASK) بنسبة 11%، مدفوعة بشكل رئيسي بالتوسع الدولي تعزيز السعة المقعدية في الأسواق الرئيسية.
- توسع الأسطول إلى 71 طائرة بحلول نهاية العام، بما في ذلك ثماني طائرات من طراز A320neo تم تسليمها خلال العام وخمس طائرات مستأجرة بنظام التأجير الشامل (Wet-Leased) لدعم نمو الشبكة وتخفيف قيود سلسلة التوريد.
- في السنة المالية 2025، تم تدشين 25 مساراً جديداً، و إضافة 12 وجهة جديدة في 9 دول، مع التركيز على تغطية شبكة أوسع وتعزيز التواجد الدولي.
- تحسنت نسبة صافي الدين إلى الأرباح المعدلة قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك¹ (EBITDA) إلى 1.3 ضعف، مدعومة بوضع تمويل أقوى وتحسن في التدفقات النقدية التشغيلية.
- بلغ النقد وما يماثله 4.1 مليار ٤، ما يعكس مركز سيولة قويا للشركة.

الرياض، 11 مارس 2026 - أعلن طيران ناس (تداول: 4264)، الطيران الاقتصادي الرائد في العالم والأول في الشرق الأوسط، اليوم عن نتائجه المالية والتشغيلية للربع الرابع والسنة المالية الكاملة المنتهية في ديسمبر 2025.

حقق طيران ناس أداءً تشغيلياً ومالياً قوياً خلال السنة المالية 2025، مدعوماً بتوسيع أسطوله، وزيادة أعداد المسافرين، والتنفيذ المنضبط للاستراتيجية. ونقلت الشركة 15.8 مليون مسافر خلال العام (بزيادة 7% على أساس سنوي)، مستخدمة أسطولاً يضم 71 طائرة عبر 156 مساراً و80 وجهة في 38 دولة.

وفي الربع الأخير من عام 2025، ارتفع عدد المسافرين بنسبة 13% على أساس سنوي ليصل إلى 4.3 مليون مسافر، بينما زادت الإيرادات بنسبة 7% لتصل إلى 1.8 مليار ٤، مدفوعةً بزيادة قدرها 17% في السعة. علاوةً على ذلك، أطلق طيران ناس مبادرات تسعير مُستهدفة في الربع الأخير لتحفيز الطلب، وحافظ على متوسط معامل إشغال للمقاعد أعلى من 85%. وارتفعت الأرباح المعدلة قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك بنسبة 21% لتصل إلى 482 مليون ٤، مع تحسن هامش الربح إلى 27.1%، مدعوماً جزئياً بتعويضات من الموردين مرتبطة بتكلفة إيقاف بعض طائرات عن الخدمة (AOG) خلال العام. بلغ صافي الربح المعدل للربع 67 مليون ٤، مقارنةً بصافي خسارة مُعدّلة قدرها 59 مليون ٤ في الفترة نفسها من العام الماضي.

ملحوظة: الأرقام والنسب المئوية الواردة في هذه الوثيقة قد لا تكون إجمالية بدقة بسبب التقريب.
¹ المؤشرات المعدلة تستثني تكاليف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين، والتكاليف المتعلقة بالطرح العام الأولي.

إفصاح مالي

ارتفع إجمالي الإيرادات خلال العام بنسبة 4% ليصل إلى 7.8 مليار ٢٠٢٤، بما يتوافق مع التوقعات. كما ارتفعت الأرباح المُعدّلة قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك بنسبة 15% لتصل إلى 2.5 مليار ٢٠٢٤، مع تحسن هامش الربح إلى 32.1% بفضل تحسين إدارة التكاليف ورفع إنتاجية الشبكة. وسجل صافي الربح المعدل نموًا بنسبة 28% على أساس سنوي ليصل إلى 556 مليون ٢٠٢٤، مع تحسن هامش الربح إلى 7.1%، بزيادة قدرها 1.4 نقطة مئوية على أساس سنوي، متجاوزًا بذلك التوقعات.

وقال بندر المهنا، العضو المنتدب والرئيس التنفيذي لطيران ناس:

"كان عام 2025 عامًا من التنفيذ المنضبط والتقدم الاستراتيجي لطيران ناس. وعلى الرغم من التحديات الخارجية، بما في ذلك قيود توافر الطائرات والاضطرابات الإقليمية، حافظنا على تركيزنا على الأولويات الأساسية: الموثوقية التشغيلية، والانضباط في إدارة التكاليف، وتوسيع الشبكة.

ويواصل نموذجنا الإقتصادي إثبات مرونته، مما يُمكننا من تلبية الطلب المتزايد على السفر بأسعار معقولة مع الحفاظ على هامش ربح قوي. قمنا بتوسيع أسطولنا إلى 71 طائرة، وأطلقنا 25 مسارًا جويًا جديدًا، ودخلنا 9 دول جديدة، لتصل شبكتنا إلى 38 دولة، بما يعزز مكانتنا كشركة طيران رائدة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

لا تتجلى قوة نموذجنا في أدائنا المالي فحسب، بل أيضاً في قدرتنا على التكيف السريع مع الظروف المتغيرة. وقد اعتمدنا عقود إيجار شامل لحماية جداول الرحلات، وحافظنا على معدلات إشغال للمقاعد تتجاوز 85% خلال الربع الرابع من خلال مبادرات تسعير مُوجّهة.

منذ اندلاع النزاع الإقليمي الأخير في فبراير 2026، انصبّ تركيزنا على الحفاظ على استقرار العمليات، ودعم مسافريننا، وتكييف عملياتنا حسب الحاجة. تبقى سلامة مسافريننا وموظفينا على رأس أولوياتنا، ونواصل مراقبة الوضع عن كثب مع إدارة أي اضطرابات بانضباط، والحفاظ على استمرارية الخدمة ومرونة العمليات.

و بالنظر إلى المستقبل، نواصل التركيز على تحقيق نمو مستدام. استراتيجيتنا واضحة: زيادة الطاقة الاستيعابية بكفاءة، وتعزيز حضورنا في الأسواق الرئيسية، ومواصلة تحسين تجربة ضيوفنا. بفضل أسطولنا الحديث، ووضعنا المالي القوي، وفريقنا المتفاني، يتمتع طيران ناس بموقع متميز لاغتنام الفرص الكبيرة المتاحة في قطاع السفر الداخلي والدولي."

وأضاف رمزي زاروبي، الرئيس التنفيذي للشؤون المالية لطيران ناس:

"يعكس أدائنا المالي في عام 2025 قوة نموذجنا التشغيلي والانضباط المُتأصل في هيكل التكاليف لدينا. حققنا توسعًا في هامش الربح في جميع القطاعات، حيث ارتفع هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك المعدل إلى 32.1%، ووصل هامش صافي الربح إلى 7.1%، متجاوزين بذلك التوقعات.

والى جانب بيان الدخل، حققنا خطوات مهمة في تعزيز مركزنا المالي. فقد أنهينا العام برصيد سيولة قوي بلغ 4.1 مليار ٢٠٢٤ من النقد وما يعادله، وخفضنا صافي الدين بنسبة 27% على أساس سنوي، مما أدى إلى خفض معدل صافي الدين إلى 1.3 ضعف الأرباح المعدلة قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك. وهذا يمنحنا مرونة مالية كبرى لدعم خطط النمو المستقبلية.

كما شهد عام 2025 تحولًا مدروسًا في استراتيجية التمويل، فمن خلال التوجه نحو مزيج أكثر توازنًا من الطائرات المملوكة والمستأجرة، قللنا اعتمادنا على عمليات البيع وإعادة التأجير. ومن المتوقع أن يساهم هذا التطور في تحسين كفاءة رأس المال على المدى الطويل، ويدعم قاعدة تكاليف أقل من الناحية الهيكلية.

وبالنظر إلى المستقبل، فإن خططنا المالية تركز على الانضباط في هامش الربح، وزيادة التدفقات النقدية، والتخصيص الأفضل لرأس المال، بما يضمن قدرتنا على مواصلة الاستثمار في النمو مع الحفاظ على قوة قائمة المركز المالي للشركة."

المستجدات الاستراتيجية

تركز استراتيجية طيران ناس على توسيع أسطولها وشبكته لتلبية الطلب المتزايد على السفر الجوي بأسعار معقولة، لا سيما في أسواق الرحلات القصيرة والمتوسطة المدى. ويدعم هذا النمو ضبط التكاليف بكفاءة ومرونة تشغيلية، وهما سمتان أساسيتان لنموذج شركات الطيران الاقتصادي، مما يُمكن الشركة من الاستجابة السريعة لظروف السوق المتغيرة.

وترتكز الاستراتيجية على ثلاث أولويات رئيسية:

- توسيع العمليات التشغيلية من خلال نمو مدروس في السعة وإضافة طائرات جديدة إلى الأسطول.
- الحفاظ على كفاءة التكاليف عبر توحيد الإجراءات التشغيلية وتحسين الأداء.
- الاستفادة من فرص النمو في السوق، بما في ذلك تلك الناتجة عن الاستثمارات في البنية التحتية، وتدفقات السياحة، ورحلات السفر الديني.

يشكل قطاع الطيران الاقتصادي، الذي يمثل 90% من إجمالي الإيرادات في عام 2025، شبكة رحلات مباشرة تركز على السفر بأسعار معقولة لمسافات قصيرة ومتوسطة، مصممة لتحفيز الطلب. وتساهم خدمات الحج الموسمية في زيادة حجم الرحلات، بينما تساعد عمليات الطيران العارض والطيران العام على تنوع الإيرادات.

شهدت استراتيجية طيران ناس في عام 2025 توسيع أسطولها، وإضافة مسارات جوية جديدة، والاستثمار في الأنظمة الرقمية والتشغيلية لدعم نموه المستقبلي. وركزت الشركة استثماراتها على المجالات ذات العائدات المحتملة على المدى الطويل، لا سيما نمو الأسطول، والموثوقية التشغيلية، وكفاءة التكلفة. وفي عام 2025، وسع طيران ناس أسطولها إلى 71 طائرة، أي أكثر من ضعف حجمه منذ عام 2021. وتحسنت تكلفة المقعد لكل كيلومتر (CASK) المعدلة لتصل إلى 23.3 هللة، مما يعكس استمرار تحسن الكفاءة، بينما ارتفعت الودائع النقدية والمصرفية إلى 4.2 مليار ل.س، مما عزز سيولة الشركة. وارتفع هامش الربح المعدل قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك (EBITDA) إلى 32.1%، مما يؤكد قوة نموذج الطيران الاقتصادي الأساسي.

مركز عمليات أمها:

في مطلع عام 2026، أعلن طيران ناس عن إنشاء مركز عمليات جديد في مطار أمها الدولي بالتعاون مع شركة تجمع مطارات الثاني، الشركة الرائدة في تشغيل المطارات، وهيئة تطوير عسير. وفي إطار استراتيجية النمو لدينا، سيصبح هذا المركز خامس مركز عمليات لطيران ناس في المملكة العربية السعودية، مما يتيح إطلاق رحلات داخلية ودولية مباشرة، مع تعزيز وتوسيع شبكتنا.

التوسع في سوريا:

في مطلع عام 2026، وقّع طيران ناس اتفاقية مبدئية لتأسيس "طيران ناس سوريا"، وهي شركة طيران اقتصادي جديدة في سوريا، رهناً بالحصول على الموافقات التنظيمية اللازمة واستكمال الوثائق النهائية.

يهدف هذا المشروع إلى توسيع نطاق شبكتنا بشكل انتقائي، ووضع طيران ناس في موقع يمكنه من خدمة الأسواق التي تعاني نقصاً في الخدمات الجوية، مستفيدين من نموذج التشغيل الاقتصادي المثبت ومنصة تشغيل قابلة للتوسع ونهج منضبط في دخول الأسواق الجديدة.

استعراض الأداء التشغيلي والمالي
مؤشرات الأداء التشغيلية والمالية الرئيسية

التغير السنوي	السنة المالية 2024	السنة المالية 2025	التغير السنوي	الربع الرابع 2024	الربع الرابع 2025	
						المؤشرات التشغيلية الرئيسية - طيران ناس الاقتصادي
% 7+	14.7	15.8	% 13+	3.8	4.3	حركة عدد الركاب (مليون مسافر)
% 11+	25,306	28,078	% 17+	6,424	7,503	العرض (مليون مقعد متاح لكل كيلومتر)
2.4- نقطة مئوية	%85.6	83.2%	1.5- نقطة مئوية	86.7%	85.2%	مُعامل إشغال المقاعد (%)
% 6-	26.4	24.9	% 7-	24.6	22.8	عائدات المقعد المتاح لكل كيلومتر (هلة) - RASK
% 6-	24.9	23.3	% 13-	25.3	22.0	التكلفة المعدلة ² للمقعد المتاح لكل كيلومتر (هلة) - Adjusted CASK
12+ طائرات	59	71	12+ طائرات	59	71	عدد الطائرات (بهاية الفترة)
9+ طائرات	57	67	10+ طائرات	59	69	عدد الطائرات (متوسط خلال الفترة)
						المؤشرات المالية الرئيسية - طيران ناس
% 4+	7,556	7,844	% 7+	1,665	1,781	إجمالي الإيرادات (مليون \$)
% 15+	2,178	2,514	% 21+	398	482	الربح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين المعدل ² (مليون \$) - Adjusted EBITDA
3.2+ نقطة مئوية	%28.8	32.1%	3.2+ نقطة مئوية	%23.9	27.1%	هامش EBITDA المعدل ² (%)
% 28+	434	556	لا ينطبق	(59)	67	صافي الربح المعدل ² (مليون \$)
1.4+ نقطة مئوية	%5.7	7.1%	لا ينطبق	%3.6-	3.8%	هامش صافي الربح المعدل ² (%)
2.0- نقطة مئوية	13.2	11.2%	2.4- نقطة مئوية	%13.2	10.8%	العائد على رأس المال المستثمر المعدل ² (ROIC)
x 2.4	1,700	4,143	x 2.4	1,700	4,143	النقد وما يماثل (مليون \$)
x 0.8-	2.1	1.3	x 0.8-	2.1	1.3	صافي الدين إلى الربح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين المعدل ² (x)

سجل طيران ناس أداءً تشغيلياً ومالياً قوياً خلال الربع الرابع والسنة المالية المنتهية في ديسمبر 2025، مدعوماً بالنمو المستمر في عدد الركاب وتوسيع الشبكة على الرغم من التحديات الجيوسياسية والتشغيلية التي واجهها خلال العام.

في الربع الأخير من عام 2025، نقل طيران ناس 4.3 مليون مسافر، بزيادة 13% على أساس سنوي، بينما ارتفعت السعة بنسبة 17%، مما يعكس استمرار زيادة السعة وانتعاش النمو بعد انخفاض الطلب الذي شهده منتصف العام. وحافظ معامل إشغال المقاعد في الربع الأخير على قوته عند 85.2%، بانخفاض قدره 1.5 نقطة مئوية، مدفوعاً بشكل رئيسي بنمو السعة، لا سيما إلى الأسواق الدولية. رغم ان العامل لا يزال أقل من مستويات العام السابق، فقد تقلصت فجوة معامل إشغال المقاعد على أساس سنوي في الربع الأخير مقارنةً بالأربع السابقة (بانخفاض قدره 2.7 نقطة مئوية في كل من الربعين الثاني والثالث، و2.8 نقطة مئوية في الربع الأول)، مما يشير إلى مسار تحسن تدريجي مع نضوج السعة الجديدة.

انخفض إجمالي العائدات لكل كيلومتر متاح (RASK) في الربع الأخير من عام 2025 بنسبة 7% على أساس سنوي، ويعكس ذلك مزيجاً من تأثيرات مسارات الرحلات و متوسط طول الرحلات، بالإضافة إلى استمرار استيعاب الطاقة الاستيعابية الجديدة في أعقاب التوسع الدولي المتواصل. كما تأثر الربع بمبادرات إدارة العائدات ومحاكاة الطلب. وعلى مدار العام بأكمله، انخفض إجمالي العائدات لكل كيلومتر متاح (RASK) بنسبة 6% ليصل إلى 24.9 هلة، مدفوعاً بالعوامل نفسها، بما في ذلك تأثير التحديات الخارجية خلال العام.

² المؤشرات المعدلة تستثني تكاليف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين، والتكاليف المتعلقة بالطرح العام الأولي.

إفصاح مالي

انخفضت التكلفة المعدلة لكل كيلومتر مقعد متاح (Adjusted CASK) بنسبة 13% على أساس سنوي لتصل إلى 22.0 هللة في الربع الأخير من عام 2025، مدفوعةً بشكل رئيسي بانخفاض تكلفة المقاعد المتاحة غير المتعلقة بالوقود، وبدعم من الكفاءة التشغيلية، ومزيج الشبكة مع زيادة طول الرحلات، وتأثير تعويضات الموردين المسجلة خلال الربع. أما بالنسبة للسنة المالية 2025، فقد انخفضت التكلفة المعدلة لكل كيلومتر مقعد متاح بنسبة 6% على أساس سنوي لتصل إلى 23.3 هللة، مدفوعةً بانخفاض تكلفة الوقود، وتحسين الكفاءة، والانضباط في إدارة التكاليف، على الرغم من تأثير تحديات إيقاف طائرات عن الخدمة (AOG).

في ديسمبر 2025، بلغ إجمالي أسطول طيران ناس 71 طائرة³، بما في ذلك ثماني طائرات من طراز A320neo تم استلامها خلال العام، وخمس طائرات مستأجرة بنظام الإيجار الشامل. وقد تم إدخال الطائرات المستأجرة بنظام الإيجار الشامل للتخفيف من القيد المؤقتة المتعلقة بإيقاف طائرات عن الخدمة. ولا يزال الأسطول يتكون في معظمه من طائرات الممر الواحد، بمتوسط عمر يبلغ 4.2 سنوات⁴، مما يعكس أسطولاً حديثاً موفراً للوقود لدعم النمو والحفاظ على الكفاءة التشغيلية.

ساهم توسيع أسطول طيران ناس خلال عام 2025 في دعم استراتيجية الشركة الرامية إلى تعزيز الربط الجوي الداخلي وتوسيع نطاق خدماتها الدولية. وحتى 31 ديسمبر 2025، ضمت شبكة خطوطها 156 مساراً و80 وجهة في 38 دولة⁵، مدعومةً بإطلاق 6 مسارات جديدة و3 وجهات جديدة ودولتين جديدتين خلال الربع الأخير من العام.

وبلغ إجمالي الإيرادات في الربع الأخير من عام 2025 نحو 1.8 مليار ﷲ ، بزيادة قدرها 7% على أساس سنوي مقارنةً مع 1.7 مليار ﷲ في الربع الأخير من عام 2024، مدفوعةً بنمو الطاقة الاستيعابية وارتفاع أعداد المسافرين. وفي السنة المالية 2025، ارتفع إجمالي الإيرادات بنسبة 4% على أساس سنوي ليصل إلى 7.8 مليار ﷲ ، مدعومًا بنمو الشبكة وتوسيع نطاق العمليات.

كما ارتفعت الأرباح المعدل قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك⁶ بنسبة 21% على أساس سنوي لتصل إلى 482 مليون ﷲ في الربع الأخير من عام 2025، مع توسع هامش الربح بمقدار 3.2 نقطة مئوية ليصل إلى 27.1%. أما بالنسبة للسنة المالية 2025، فقد ارتفعت الأرباح المعدلة قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك بنسبة 15% لتصل إلى 2.5 مليار ﷲ ، مع ارتفاع هامش الربح بمقدار 3.2 نقطة مئوية ليصل إلى 32.1%، مما يعكس تحسناً في نسبة صافي الدين إلى صافي الأرباح المعدل قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك على مدار العام.

بلغ صافي الربح المعدل للربع الأخير من عام 2025 نحو 67 مليون ﷲ ، مقارنةً بخسارة صافية معدلة قدرها 59 مليون ﷲ في الربع الأخير من عام 2024. أما بالنسبة للعام بأكمله، فقد نما صافي الربح المعدل بنسبة 28% ليصل إلى 556 مليون ﷲ ، مع ارتفاع هامش الربح إلى 7.1%.

وفي نهاية العام، احتفظ طيران ناس بسيولة نقدية وما يعادلها بقيمة 4.1 مليار ﷲ ، مما يعكس وضعاً مالياً قوياً. كما انخفضت نسبة صافي الدين إلى الأرباح المعدلة قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك إلى 1.3 مرة، مقارنةً بـ 2.1 مرة في نهاية عام 2024، مما يدعم استمرار الاستثمار في نمو الأسطول وتوسع الشبكة.

³ يشمل ذلك 66 طائرة مستأجرة تأجيراً جافاً و5 طائرات مستأجرة بنظام التأجير الشامل؛ ولا يتضمن طائرة واحدة من طراز A320ceo قيد إجراءات إعادة التسليم.

⁴ متوسط عمر الأسطول الإجمالي (كما في نهاية الفترة) للطائرات المستأجرة تأجيراً جافاً (بما يشمل الطائرات ذات الممر الواحد وذات البدن العريض؛ باستثناء الطائرات قيد إجراءات إعادة التسليم).

⁵ آخر اثني عشر شهراً حتى 31 ديسمبر 2025.

⁶ المؤشرات المعدلة تستثني تكاليف برنامج المكافآت والجوائز للموظفين، والتكاليف المتعلقة بالطرح العام الأولي.

قائمة الدخل

التغير السنوي	السنة المالية 2024	السنة المالية 2025	التغير السنوي	الربع الرابع 2024	الربع الرابع 2025	بالمليون ₪
% 4+	7,556	7,844	% 7+	1,665	1,781	الإيرادات
% 4+	(6,088)	(6,361)	% 10+	(1,395)	(1,536)	تكلفة الإيرادات
% 1+	1,469	1,483	% 9-	270	245	إجمالي الربح
% 0+	(510)	(510)	% 10-	(172)	(155)	مصاريف البيع والتسويق والمصاريف العمومية والإدارية ⁷
لا ينطبق	0	(1,083)	لا ينطبق	0	0	مصاريف متعلقة بالطرح العام الأولي ⁸
% 42-	131	76	لا ينطبق	0	13	أرباح من بيع وإعادة استئجار طائرات
لا ينطبق	(44)	7	لا ينطبق	(8)	2	مخصصات ودخل آخر
لا ينطبق	1,045	(27)	% 16+	90	104	ربح التشغيل
% 1+	1,045	1,056	% 16+	90	104	ربح التشغيل المعدل ⁹
% 34-	2,178	1,431	% 21+	398	482	الأرباح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (EBITDA)
% 15+	2,178	2,514	% 21+	398	482	EBITDA المعدل ⁹
% 18-	(612)	(500)	% 75-	(149)	(37)	تكلفة التمويل والزكاة
لا ينطبق	434	(527)	لا ينطبق	(59)	67	صافي الربح
% 28+	434	556	لا ينطبق	(59)	67	صافي الربح/(الخسارة) المعدل ⁹
هامش إجمالي الربح	19.4%	18.9%	هامش إجمالي الربح	16.2%	13.7%	
هامش EBITDA	28.8%	18.2%	هامش EBITDA	23.9%	27.1%	
هامش صافي الربح	5.7%	6.7%	هامش صافي الربح	3.6%	3.8%	
هامش EBITDA المعدل ⁹	28.8%	32.1%	هامش EBITDA المعدل ⁹	23.9%	27.1%	
هامش صافي الربح المعدل ⁹	5.7%	7.1%	هامش صافي الربح المعدل ⁹	3.6%	3.8%	

في الربع الأخير من عام 2025، ارتفعت الإيرادات بنسبة 7% على أساس سنوي لتصل إلى 1,781 مليون ₪، مدعومةً بزيادة الطاقة الاستيعابية واستقرار أعداد المسافرين. أما على مدار العام بأكمله، فقد ارتفعت الإيرادات بنسبة 4% لتصل إلى 7,844 مليون ₪، مما يعكس توسع الشبكة واستمرار الطلب على السفر.

ارتفعت تكلفة الإيرادات بنسبة 10% على أساس سنوي في الربع الأخير من عام 2025 لتصل إلى 1,536 مليون ₪ ويعود هذا الارتفاع إلى زيادة تكاليف الوقود، وزيادة نفقات تأجير الطائرات المرتبطة بنظام التأجير الشامل والتي تم ادخالها لدعم استمرارية الجداول التشغيلية، بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف تشغيل الطائرات المرتبطة بنمو الأسطول وزيادة العمليات التشغيلية. كما شهد الربع ارتفاعاً في تكاليف الصيانة نتيجة لزيادة تكلفة صيانة المحركات. وقد تم تعويض الزيادة في التكاليف خلال الربع الأخير من عام 2025 جزئياً من خلال رصيد دائن من أحد الموردين بمبلغ 150 مليون ₪.

⁷ تشمل مصاريف البيع والتوزيع والإدارة العامة المتكررة.

⁸ تشمل مصاريف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (982 مليون ₪) والرسوم المرتبطة بالطرح العام الأولي (101 مليون ₪).

⁹ المؤشرات المعدلة تستثني تكاليف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين، والتكاليف المتعلقة بالطرح العام الأولي.

إفصاح مالي

لتعويض الشركة عن التكاليف الفعلية و المباشرة و الإضافية التي تكبدتها للتخفيف من القيود الناتجة عن إيقاف بعض الطائرات عن الخدمة خلال العام (AOG).

وخلال السنة المالية 2025، ارتفعت تكلفة الإيرادات بنسبة 4% لتصل إلى 6,361 مليون € ، بما يتوافق مع نمو الإيرادات بنسبة 4%. ونتيجةً لذلك، نما إجمالي الربح بشكل طفيف بنسبة 1% على أساس سنوي ليصل إلى 1,483 مليون € ، مع انخفاض هامش الربح الإجمالي بمقدار 0.5 نقطة مئوية ليصل إلى 18.9%.

انخفضت مصاريف البيع والتسويق والمصاريف العمومية والإدارية المتكررة بنسبة 10% على أساس سنوي في الربع الأخير من عام 2025 لتصل إلى 155 مليون € ، ويعكس هذا الانخفاض على أساس سنوي ارتفاع قاعدة مقارنة في الربع الرابع من عام 2024 نتيجةً مخصصات مرتبطة بالأداء. أما بالنسبة للسنة المالية كاملةً، فقد ظلت مصاريف البيع والتسويق والمصاريف العمومية والإدارية المتكررة ثابتةً بشكل عام عند 510 مليون € .

وبلغت المصاريف غير المتكررة المرتبطة بالطرح العام الأولي والمسجلة في الربع الثاني من عام 2025 نحو 1,083 مليون € ، منها 982 مليون € مرتبطة ببرنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP) وفقاً للمعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 2 (IFRS 2)، و101 مليون € رسوماً مرتبطة بالطرح العام الأولي. ولا تُدرج هذه البنود غير المتكررة ضمن مؤشرات الأداء المعدلة، ولا تؤثر على الأداء التشغيلي الأساسي.

بلغت أرباح صفقات بيع وإعادة استئجار الطائرات (Sale-and-Leaseback) 13 مليون € في الربع الأخير من عام 2025. أما في السنة المالية 2025، فقد بلغت الأرباح 76 مليون € ، بانخفاض عن 131 مليون € في العام السابق. ويعكس هذا الانخفاض تحولاً استراتيجياً مدروساً بدأ في عام 2025، حيث شرع طيران ناس في تمويل جزء من طائراته بشكل مباشر، كجزء من استراتيجيته طويلة الأجل لتعزيز كفاءة تكلفة الوحدة. ويمثل هذا تطبيقاً لنموذج تمويل أسطول أكثر توازناً، يجمع بين الطائرات المملوكة والمستأجرة، ومن المتوقع أن يعزز كفاءة رأس المال على المدى الطويل ويدعم التحسين الهيكلي لتكلفة الوحدة لكل كيلومتر (CASK).

بلغت الإيرادات والمخصصات الأخرى 2 مليون € في الربع الأخير من عام 2025، مقارنةً بمصروفات قدرها 8 ملايين € في الربع الأخير من عام 2024. أما على مدار العام بأكمله، فقد بلغ إجمالي الإيرادات الأخرى 7 ملايين € ، مقابل مصروفات قدرها 44 مليون € في عام 2024، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى انخفاض خسائر صرف العملات الأجنبية وعكس مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة على التحصيلات في عام 2025.

وارتفع الربح المعدل قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك بنسبة 21% على أساس سنوي في الربع الأخير من عام 2025 ليصل إلى 482 مليون € ، مع توسع هامش الربح إلى 27.1%. وفي السنة المالية 2025، ارتفع الربح المعدل قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك بنسبة 15% ليصل إلى 2,514 مليون € ، مع تحسن هامش الربح بمقدار 3.2 نقطة مئوية ليصل إلى 32.1%.

وسجل صافي الربح المعدل للربع الأخير من عام 2025 مبلغ 67 مليون € . وعلى مدار العام بأكمله، ارتفع صافي الربح المعدل بنسبة 28% ليصل إلى 556 مليون € ، مع ارتفاع هامش الربح إلى 7.1%.

الإيرادات القطاعية

التغير السنوي	السنة المالية 2024	السنة المالية 2025	التغير السنوي	الربع الرابع 2024	الربع الرابع 2025	بالمليون \$
% 4+	6,784	7,086	% 7+	1,619	1,737	طيران ناس منخفض التكلفة
% 0-	587	584	% 98-	6	0	طيران ناس للحج
% 6-	185	174	% 9+	41	44	طيران ناس العام
% 4+	7,556	7,844	% 7+	1,665	1,781	إجمالي الإيرادات
0.6+ نقطة مئوية	%90	%90	0.3+ نقطة مئوية	%97	%98	طيران ناس منخفض التكلفة
0.3- نقطة مئوية	%8	%7	0.3- نقطة مئوية	%0	%0	طيران ناس للحج
0.2- نقطة مئوية	% 2	% 2	0.0+ نقطة مئوية	%2	%2	طيران ناس العام

يفصح طيران ناس عن إيراداته من خلال ثلاثة قطاعات تشغيلية رئيسية، وهي: قطاع طيران ناس منخفض التكلفة (الاقتصادي (LCC))، وقطاع طيران ناس للحج، وقطاع طيران ناس العام. تعكس هذه القطاعات الهيكل التشغيلي الأساسي للخدمات التي تقدمها الشركة. كما تُعدّ الأساس في تقييم الأداء الداخلي وتخصيص الموارد.

- قطاع الطيران الاقتصادي يشمل خدمات نقل الركاب المجدولة، والتي تمثل النشاط الرئيسي للشركة، وتُقدّم وفق نموذج اقتصادي، على مسارات داخلية ودولية مجدولة مسبقاً.
- قطاع طيران ناس للحج يتضمن بشكل رئيسي الرحلات غير المجدولة التي تستهدف نقل الحجاج إلى المملكة، ويتركز النشاط خلال المواسم الدينية. وبسبب الطبيعة الموسمية لهذا النشاط، تُدار هذه الرحلات عادةً من خلال تأجير طائرات عريضة البدن بنظام التأجير الشامل لفترات قصيرة.
- قطاع طيران ناس العام يتعلق بالخدمات المقدمة لعملاء إدارة الطائرات، بما في ذلك خدمات الطاقم والدعم الفني والصيانة، إضافة إلى رحلات الطيران العارض.

في الربع الأخير من عام 2025، ارتفع إجمالي الإيرادات بنسبة 7% على أساس سنوي ليصل إلى 1,781 مليون \$، مدفوعاً بالنمو المتواصل في قطاع الطيران الاقتصادي من خلال زيادة السعة وتوسيع نطاق تغطية الشبكة.

انخفضت إيرادات خدمات الحج خلال الربع، وارتفعت إيرادات الطيران العام بنسبة 9% على أساس سنوي لتصل إلى 44 مليون \$.

على مدار العام، ارتفع إجمالي الإيرادات بنسبة 4% ليصل إلى 7,844 مليون \$. ونمت إيرادات الطيران الاقتصادي بنسبة 4% لتصل إلى 7,086 مليون \$، مدعومة بتوسيع شبكة المسارات وزيادة حجم العمليات التشغيلية.

استقرت إيرادات الحج بشكل عام عند 584 مليون \$، بينما انخفضت إيرادات الطيران العام بنسبة 6% على أساس سنوي لتصل إلى 174 مليون \$، مساهمةً بنسبة 2% من إجمالي الإيرادات.

مؤشرات التكلفة						
بالمليون ₪	الربع الرابع 2025	الربع الرابع 2024	التغير السنوي	السنة المالية 2025	السنة المالية 2024	التغير السنوي
تكلفة الوقود	(427)	(366)	17+	(1,702)	(1,718)	1-
رسوم المناولة والملاحة والهبوط	(363)	(382)	5-	(1,437)	(1,457)	1-
تكاليف الموظفين	(234)	(209)	12+	(918)	(864)	6+
الصيانة	(174)	(105)	65+	(468)	(431)	9+
استهلاك الدين والإطفاء	(377)	(307)	23+	(1,454)	(1,129)	29+
الإيجارات	(59)	(21)	x2.8	(348)	(310)	13+
مصاريف التوزيع	(24)	(28)	14-	(120)	(122)	1-
بنود أخرى	121	23	x5.3	86	(58)	لا ينطبق
إجمالي تكلفة الإيرادات	(1,536)	(1,395)	10+	(6,361)	(6,088)	4+
مصاريف البيع والتسويق	(79)	(65)	21+	(281)	(252)	12+
المصاريف العمومية والإدارية	(76)	(107)	29-	(229)	(258)	11-
مخصصات وبنود دخل/(تكلفة) أخرى	2	(8)	لا ينطبق	7	(44)	لا ينطبق
إجمالي المصاريف المتكررة	(1,689)	(1,575)	7+	(6,864)	(6,642)	3+

بلغ إجمالي المصروفات المتكررة في الربع الأخير من عام 2025 مبلغ 1,689 مليون ₪، بزيادة نسبتها 7% مقارنة مع العام السابق، ويعكس ذلك ارتفاع تكلفة الإيرادات المرتبطة بالتوسع التشغيلي، وزيادة مصروفات التأجير الشامل وتكاليف الصيانة. أما بالنسبة للسنة المالية 2025، فقد بلغ إجمالي المصروفات المتكررة 6,864 مليون ₪، بزيادة قدرها 3% مقارنة بالسنة المالية 2024، مدفوعة بتوسع الأعمال.

ارتفعت تكلفة الإيرادات بنسبة 10% لتصل إلى 1,536 مليون ₪ في الربع الأخير من عام 2025. وزادت تكاليف الوقود بنسبة 17% مقارنة مع العام السابق لتصل إلى 427 مليون ₪، بما يتوافق مع نمو العمليات. كما ارتفعت تكاليف الموظفين بنسبة 12% لتصل إلى 234 مليون ₪، مما يعكس زيادة متطلبات الطواقم التشغيلية لدعم توسع العمليات. وزادت تكاليف الصيانة بنسبة 65% لتصل إلى 174 مليون ₪، مدفوعة بزيادة العمليات وارتفاع تكاليف صيانة المحركات، بما في ذلك استبدال قطع الغيار الرئيسية وارتفاع تكاليف الشحن المرتبطة بإعادة المحركات الاحتياطية التي لم تعد مطلوبة. وارتفعت مصاريف الإهلاك بنسبة 23% على أساس سنوي لتصل إلى 377 مليون ₪، مدفوعة بشكل رئيسي بتوسع الأسطول. وزادت نفقات التأجير الشامل إلى 59 مليون ₪، مما يعكس زيادة عدد عقود التأجير الشامل قصيرة الأجل وارتفاع تكلفة تأجير محركات احتياطية إضافية خلال عام 2025. تشمل الإيرادات / (المصروفات) الأخرى مبلغ 150 مليون ₪ عبارة عن رصيد دائن من أحد الموردين لتعويض الشركة عن التكاليف الإضافية الفعلية التي تكبدتها الشركة خلال العام من جراء تعطل بعض الطائرات عن العمل (AOG).

وارتفعت تكلفة الإيرادات في السنة المالية 2025 بنسبة 4% لتصل إلى 6,361 مليون ₪. بينما ظلت رسوم الوقود والمناولة مستقرة نسبياً على أساس سنوي، حيث انخفضت بنسبة 1% لكل منهما، إذ عوّض انخفاض أسعار الوقود وفوائد إعادة التفاوض على العقود مع مزودي الخدمات الرئيسيين الزيادات الناتجة عن حجم الاستهلاك. وارتفعت تكاليف الموظفين بنسبة 6% لتصل إلى 918 مليون ₪، في حين زادت تكاليف الصيانة بنسبة 9% لتصل إلى 468 مليون ₪. وارتفع الإهلاك بنسبة 29% ليصل إلى 1,454 مليون ₪، مدفوعاً بشكل أساسي بنمو أسطول طائرات A320neo وما يرتبط به من إضافات في عقود الإيجار. أما تكاليف التشغيل الأخرى فقد شهدت اتجاهات متباينة. ارتفعت تكاليف التأجير نتيجة لتوسع استخدام الطائرات المستأجرة بنظام التأجير الشامل خلال العام. وانخفضت تكاليف التوزيع انخفاضاً طفيفاً، مما يعكس تحولاً في بعض المبيعات نحو قنوات ذات تكاليف توزيع أقل.

إفصاح مالي

ارتفعت نفقات البيع والتسويق للسنة المالية 2025 بنسبة 12% على أساس سنوي لتصل إلى 281 مليون SAR ، مدفوعة بزيادة الرعاية والأنشطة الترويجية المتعلقة بإطلاق مسارات جديدة ومبادرات تحفيز الطلب الموسمي.

انخفضت المصاريف العامة والإدارية بنسبة 11٪ على أساس سنوي لتصل إلى 229 مليون SAR في السنة المالية 2025، مدفوعة بانخفاض الرسوم المهنية و تكاليف الموظفين المتعلقة بالأداء مقارنة بالسنة المالية 2024 إلى جانب مبادرات ضبط التكاليف المستمرة.

مؤشرات تكاليف التمويل						
بالمليون SAR	الربع الرابع 2025	الربع الرابع 2024	التغير السنوي	السنة المالية 2025	السنة المالية 2024	التغير السنوي
إيرادات التمويل	54	53	3+	164	105	57+
فوائد التزامات التأجير ومخصصات الطائرات	(42)	(145)	71-	(493)	(606)	19-
فوائد القروض	(28)	(9)	3.1 x	(97)	(44)	2.2 x
ضمانات بنكية	(7)	(7)	8+	(29)	(25)	14+
بنود أخرى	(6)	(35)	82-	(9)	(18)	49-
إجمالي تكاليف التمويل (صافي)	(29)	(144)	80-	(464)	(588)	21-

ارتفعت إيرادات التمويل في الربع الأخير من عام 2025 بنسبة 3% مقارنة مع العام السابق لتصل إلى 54 مليون SAR ، مدفوعة بارتفاع متوسط الأرصدة النقدية. أما في السنة المالية 2025، فقد زادت إيرادات التمويل بنسبة 57% لتصل إلى 164 مليون SAR ، مما يعكس تحسن تدفق النقد وإدارة الخزينة بشكل أكثر فعالية.

انخفضت فوائد التزامات التأجير والمخصصات المتعلقة بالطائرات بنسبة 71% في الربع الأخير من عام 2025 مقارنة مع العام السابق لتصل إلى 42 مليون SAR . وفي السنة المالية 2025، انخفض هذا البند بنسبة 19% ليصل إلى 493 مليون SAR . ويعكس هذا التراجع انخفاض عدد الطائرات المستأجرة الجديدة خلال العام، بالإضافة إلى الانخفاض الطبيعي في مصروفات الفوائد على التزامات التأجير القائمة مع انخفاضها بمرور الوقت، فضلاً عن التعديلات المتعلقة بالتقديرات التي تستند إليها المخصصات المتعلقة بالطائرات.

ارتفعت فوائد القروض إلى 28 مليون SAR في الربع الأخير من عام 2025، مقارنة مع 9 ملايين SAR في الفترة نفسها من العام الماضي، مما يعكس زيادة عمليات السحب بموجب تسهيلات المرابحة وترتيبات تمويل الطائرات الجديدة. وفي السنة المالية 2025، زادت تكاليف الفوائد إلى أكثر من الضعف لتصل إلى 97 مليون SAR ، بما يتوافق مع نمو التزامات التمويل.

أما مصاريف الضمانات المصرفية في الربع الأخير من عام 2025 فكانت عند المستوى نفسه للعام الماضي، وبلغت 29 مليون SAR للسنة المالية 2025، بزيادة قدرها 14% على أساس سنوي، مما يعكس توسع الأعمال وزيادة النشاط التشغيلي.

وبشكل عام، انخفض صافي تكاليف التمويل بنسبة 80% على أساس سنوي ليصل إلى 29 مليون SAR في الربع الأخير من عام 2025. وفي السنة المالية 2025، انخفض صافي تكاليف التمويل بنسبة 21% ليصل إلى 464 مليون SAR ، مما يعكس تحسن كفاءة التمويل.

أبرز مؤشرات المركز المالي والديون

التغير منذ بداية العام	الربع الرابع 2024	الربع الرابع 2025	بالمليون ₪
x 2.3	2,124	4,916	الأصول المتداولة
% 8+	11,406	12,307	الأصول غير المتداولة
% 27+	13,530	17,223	إجمالي الأصول
x 2.2	1,643	3,550	حقوق المساهمين
% 32+	3,113	4,106	الخصوم المتداولة
% 9+	8,773	9,568	الخصوم غير المتداولة
% 15+	11,887	13,673	إجمالي الخصوم
x 3.5	425	1,484	القروض البنكية
% 3+	5,813	5,990	الالتزامات المتعلقة بعقود الإيجار
% 20+	6,239	7,474	إجمالي الديون
x 2.4	1,757	4,199	النقد وما يماثله والودائع البنكية
% 27-	4,482	3,275	صافي الدين
x 0.8-	x 2.1	x 1.3	نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين المعدلة ¹⁰

في 31 ديسمبر 2025، بلغ إجمالي أصول طيران ناس 17.2 مليار ₪، مسجلاً بذلك زيادة قدرها 27% منذ نهاية عام 2024. ويعزى هذا النمو إلى ارتفاع الأصول المتداولة بمقدار 2.3 ضعف لتصل إلى 4.9 مليار ₪، بفضل زيادة في النقد والودائع المصرفية إلى 4.2 مليار ₪، وذلك في أعقاب تدفق حصيلة الطرح العام الأولي، والتمويل الإضافي، وزيادة التدفقات النقدية التشغيلية. كما ارتفعت الأصول غير المتداولة بنسبة 8% لتصل إلى 12.3 مليار ₪، مما يعكس متابعة الشركة لاستثمارها في توسيع أسطول الطائرات.

في المقابل، ارتفع إجمالي الخصوم بنسبة 15% على أساس سنوي ليصل إلى 13.7 مليار ₪، مدفوعاً بارتفاع الخصوم المتداولة بنسبة 32% وزيادة الخصوم غير المتداولة بنسبة 9%. ويعزى هذا الارتفاع بشكل أساسي إلى زيادة ديون البنوك بمقدار 3.5 ضعف لتصل إلى 1.5 مليار ₪، والمرتبطة بتوسيع أسطول الطائرات وعمليات السحب من تسهيلات المراجعة.

على الرغم من زيادة إجمالي الدين بنسبة 20% على أساس سنوي ليصل إلى 7.5 مليار ₪، حافظ طيران ناس على وضع سيولة قوي، حيث خفض صافي الدين بنسبة 27% إلى 3.3 مليار ₪. وقد أدى ذلك إلى تحسن نسبة صافي الدين إلى الأرباح المعدلة قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك إلى 1.3 ضعف من 2.1 ضعف في نهاية عام 2024، مما يعكس قوة الميزانية العمومية وزيادة المرونة المالية.

¹⁰ المؤشرات المعدلة تستثني تكاليف برنامج المكافآت والحوافز للموظفين، والتكاليف المتعلقة بالطرح العام الأولي.

في 31 ديسمبر 2025، بلغ إجمالي حقوق الملكية 3.5 مليار SAR ، أي أكثر من ضعف مستواه في نهاية عام 2024. ويعزى هذا النمو بشكل أساسي إلى ارتفاع الأرباح المحتجزة وتسجيل عائدات الطرح العام الأولي، والتي تم إدراجها ضمن حقوق الملكية تحت بند رأس المال المدفوع وعلاوة الإصدار.

مؤشرات التدفقات النقدية

التغير منذ بداية العام	الربع الرابع 2024	الربع الرابع 2025	بالمليون SAR
لا ينطبق	457	(491)	الربح قبل الزكاة
+73%	1,660	2,871	تسويات غير نقدية ¹¹
+58%	(238)	(376)	تغيرات في رأس المال العامل
x 3.1	48	146	الفوائد ومنافع نهاية الخدمة للموظفين
+12%	1,927	2,150	صافي التدفقات النقدية (المستخدمة في) من الأنشطة التشغيلية المعدل
لا ينطبق	0	(722)	دفعة برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP)
-26%	1,927	1,429	صافي التدفقات النقدية (المستخدمة في) من الأنشطة التشغيلية
x 3.3	(475)	(1,576)	صافي الإنفاق الرأسمالي (Capex)
x 3.3	133	433	عائدات بيع الطائرات
x 3.3	(342)	(1,142)	صافي التدفقات النقدية (المستخدمة في) من الأنشطة الاستثمارية
لا ينطبق	(1,335)	2,157	صافي التدفقات النقدية (المستخدمة في) من الأنشطة التمويلية
x 9.8	250	2,443	صافي التغير في النقد وما يماثله
x 2.4	1,700	4,143	النقد وما يماثله بنهاية الفترة
-30%	1,585	1,109	التدفق النقدي الحر المعدل ¹²

في السنة المالية 2025، سجل طيران ناس صافي تدفقات نقدية معدل من الأنشطة التشغيلية بلغ 2,150 مليون SAR ، بزيادة قدرها 12% عن 1,927 مليون SAR في العام السابق. ولا يشمل هذا الرقم المصاريف غير المتكررة المتعلقة ببرنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP). وعلى الرغم من زيادة التدفقات النقدية الخارجة لرأس المال العامل بنسبة 58% مقارنة مع العام السابق، إلا أن هذا النمو كان مدفوعاً بالأداء التشغيلي القوي.

وبلغت التدفقات النقدية المستخدمة في الأنشطة الاستثمارية في السنة المالية 2025 ما قيمته 1,142 مليون SAR ، ارتفاعاً من 342 مليون SAR في السنة المالية 2024. وتعكس هذه الزيادة بشكل أساسي ارتفاع النفقات الرأسمالية المرتبطة بالاستثمارات الجارية في الأسطول والمدفوعات المسبقة لتسليم الطائرات.

بلغ صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية في السنة المالية 2025 ما مجموعه 2,157 مليون SAR ، مقارنةً بتدفق نقدي خارج قدره 1,335 مليون SAR في السنة المالية 2024. ويعكس هذا التباين بشكل أساسي عائدات الاكتتاب العام الأولي البالغة 2,347 مليون SAR ، مدعومةً بزيادة قدرها 1,623

¹¹ تشمل برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP) بمبلغ قدره 982 مليون SAR في السنة المالية 2025.

¹² التدفقات النقدية التشغيلية مطروحاً منها النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية والمصروفات المتعلقة بالطرح العام الأولي.

إفصاح مالي

مليون ٤ في تسهيلات المراجعة وتمويل جديد متعلق بالطائرات. وقد تم موازنة هذه التدفقات النقدية جزئيًا بسداد إجمالي قدره 1,813 مليون ٤ ، بما في ذلك التزامات الإيجار وسداد القروض وتكاليف التمويل ذات الصلة.

وفي ديسمبر 2025 ، بلغ رصيد النقد وما يماثله 4,143 مليون ٤ ، بزيادة قدرها 2.4 ضعف على أساس سنوي.

وانخفض التدفق النقدي الحر المعدل في السنة المالية 2025 بنسبة 30% على أساس سنوي ليصل إلى 1,109 مليون ٤ ، مدفوعًا بارتفاع الإنفاق الرأسمالي خلال العام.

لأي استفسارات إضافية ، يرجى التواصل مع علاقات المستثمرين.

جهة الاتصال للمستثمرين المؤسسيين

ir@flynas.com

الموقع الإلكتروني الرسمي

<https://www.flynas.com/en/about-us>

عنوان المقر الرئيسي للشركة

طريق أبي بكر الصديق ، حي الربيع

ص.ب 4040

الرياض 13316

المملكة العربية السعودية

دليل المصطلحات

ملاحظة حول مؤشرات الأداء التشغيلي: ما لم يُذكر خلاف ذلك، فإن مؤشرات الأداء التشغيلي التالية، بما في ذلك عائدات المقعد لكل كيلومتر (RASK)، وتكلفة المقعد لكل كيلومتر (CASK)، ومُعامل إشغال المقاعد (Load Factor)، وعدد كيلومترات المقاعد المتاحة (ASK)، وعدد كيلومترات الركاب المدفوعة (RPK)، تشير فقط إلى قطاع طيران ناس منخفض التكلفة (LCC)، والذي يمثل العمليات المجدولة الأساسية للشركة. ولا يتم الإفصاح عن هذه المؤشرات لقطاعي الحج أو الطيران العام نظراً لاختلاف نماذج الأعمال الخاصة بهما.

عدد كيلومترات المقاعد المتاحة (ASK): العرض: مقياس لطاقة الشركة التشغيلية، يُحسب بضرب عدد المقاعد المتاحة في عدد الكيلومترات المقطوعة. ويعكس القدرة الاستيعابية الكاملة لنقل الركاب.

عدد كيلومترات الركاب المدفوعة (RPK): الطلب: عدد الركاب المدفوعين مضروباً في عدد الكيلومترات التي قطعوها. يُستخدم لقياس الطلب الفعلي وحساب مُعامل الحمولة.

مُعامل إشغال المقاعد (Load Factor) %: النسبة المئوية من كيلومترات المقاعد المتاحة التي تم شغلها فعلياً من قِبل الركاب. يُحسب بقسمة RPK على ASK.

عائدات المقعد لكل كيلومتر (RASK): الإيرادات المحققة لكل كيلومتر مقعد متاح. يعكس قوة التسعير وأداء الإيرادات في قطاع الطيران منخفض التكلفة.

تكلفة المقعد لكل كيلومتر (CASK): التكلفة التشغيلية لكل كيلومتر مقعد متاح، وتُحسب بقسمة التكاليف التشغيلية الإجمالية على ASK. تُستخدم لقياس كفاءة التكلفة.

حركة الركاب (PAX): إجمالي عدد الركاب المدفوعين الذين تم نقلهم خلال فترة محددة.

الأسطول (نهاية الفترة): يشير إلى عدد الطائرات التشغيلية في نهاية الفترة، ويشمل الطائرات المملوكة والمستأجرة (سواء تأجير جاف أو شامل). ويستثني عقود الإيجار القصيرة الأجل بنظام التأجير الشامل المتعلقة بعمليات الحج.

الأسطول (المتوسط): المتوسط الحسابي لعدد الطائرات التشغيلية خلال الفترة، ويشمل الطائرات المملوكة والمستأجرة. ويستثني عقود الإيجار القصيرة الأجل بنظام التأجير الشامل المتعلقة بعمليات الحج.

A320neo: طراز من الطائرات الحديثة والموفرة للوقود من إنتاج شركة إيرباص. يشير مصطلح "neo" إلى "الخيار الجديد للمحرك" ويعكس تحسينات تقنية في الكفاءة التشغيلية.

التأجير الشامل (Wet Lease): اتفاقية تأجير تشمل الطائرة والطاقم والصيانة والتأمين من قِبل المؤجر، وتُستخدم لتلبية الطلب الموسمي أو التشغيلي.

التأجير الجاف (Dry Lease): اتفاقية تأجير للطائرة فقط، دون طاقم أو خدمات، وعادة ما تكون طويلة الأجل.

AOG (الطائرات المتوقفة عن الخدمة): يُشير إلى طائرات تم إيقافها مؤقتاً عن التشغيل بسبب مشكلات فنية أو صيانة، مثل نقص توفر المحركات أو تأخر أعمال الإصلاح.

إجمالي الإيرادات: إجمالي الدخل المحقق من جميع القطاعات التشغيلية، بما في ذلك الطيران الاقتصادي والحج والطيران العام.

الأرباح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين (EBITDA): مقياس للأداء التشغيلي يوضح الأرباح قبل تأثير قرارات التمويل وهيكل الضرائب والمصروفات غير النقدية الخاصة بالإهلاك واستهلاك الدين.

$$\text{EBITDA} = \text{الربح التشغيلي} + \text{الإهلاك} + \text{استهلاك الدين}$$

EBITDA المعدلة: الأرباح قبل خصم الفائدة والضرائب والإهلاك واستهلاك الدين بعد استبعاد البنود غير المتكررة مثل مصاريف الطرح العام الأولي والمكاسب الناتجة عن عمليات البيع وإعادة الاستنجاز. تُستخدم لتقديم رؤية أكثر دقة عن الأداء التشغيلي الأساسي.

$$\text{EBITDA المعدلة} = \text{EBITDA} - \text{مصاريف الطرح}$$

صافي الربح المعدل: صافي الربح بعد استبعاد البنود غير المتكررة أو غير التشغيلية.

$$\text{صافي الربح المعدل} = \text{صافي الربح المُبلَّغ عنه} - \text{مصاريف الطرح}$$

العائد المعدل على رأس المال المستثمر (Adjusted ROIC): العائد على رأس المال المستثمر بعد استبعاد البنود غير المتكررة، ويقاس مدى كفاءة استخدام رأس المال لتحقيق أرباح تشغيلية معدلة بعد الضرائب.

العائد المعدل على رأس المال المستثمر = الأرباح التشغيلية المعدلة بعد الضريبة ÷ متوسط رأس المال المستثمر المرجح (يتم ترجيح الجزء الخاص بحقوق الملكية على أساس يومي للربع الثاني من عام 2025 ليعكس الزيادة الكبيرة في حقوق الملكية بعد الطرح العام الأولي).

التدفقات النقدية الحرة المعدلة (Adjusted Free Cash Flow): التدفق النقدي التشغيلي مطروحاً منه النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية والمصروفات المرتبطة بالطرح العام الأولي في الربع الثاني من عام 2025. يعكس هذا المؤشر النقد الذي تولده الأعمال بعد تلبية متطلبات إعادة الاستثمار.

مكاسب البيع وإعادة الاستنجاز: الأرباح الناتجة عن بيع طائرة مملوكة ثم استنجازها مرة أخرى. تُستخدم كأداة تمويلية.

إجمالي الدين (Total Debt): مجموع الالتزامات المالية التي تتحمل فوائدها، بما في ذلك القروض البنكية والتزامات التأجير.

صافي الدين (Net Debt): إجمالي الدين مطروحاً منه النقد وما يماثله. يُظهر صافي الالتزامات المالية على الشركة.

برنامج المكافآت والحوافز للموظفين (ESOP): برنامج تعويض يحصل بموجبه الموظفون على أسهم في الشركة. وفي هذا التقرير المالي، يشير إلى منحة لمرة واحدة بعد الطرح العام تم تسجيلها ضمن المصاريف العمومية والإدارية (G&A) باعتبارها بنداً غير متكرر.

عن طيران ناس

طيران ناس (تداول: 4264) ناقل جوي اقتصادي سعودي رائد، بدأ عملياته في عام 2007 ويقع مقره الرئيسي في الرياض. وتوفر الشركة رحلات جوية ميسورة وموثوقة، في جميع أنحاء المملكة والمنطقة، مما يدعم تحسين التنقل وسهولة الوصول إلى النقل الجوي مع استمرار نمو الطلب على السفر جواً.

في السنة المالية 2025، نقل طيران ناس 15.8 مليون مسافر وحقق إيرادات إجمالية بلغت 7.8 مليار ريال، بزيادة قدرها 4% على أساس سنوي. وسجلت الشركة أرباحاً معدلة قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والاستهلاك بقيمة 2.5 مليار ريال، واختتمت العام بأسطول مكون من 71 طائرة، تخدم 80 وجهة في المملكة العربية السعودية ودول مجلس التعاون الخليجي وغيرها من الأسواق الدولية.

يعتمد طيران ناس نموذجاً اقتصادياً ومنضبطاً، مدعوماً بعمليات أسطول موحدة، ومنصات رقمية، وقاعدة إيرادات إضافية متنامية. وتواصل الشركة زيادة طاقتها الاستيعابية مع الحفاظ على كفاءة التكلفة والمرونة المالية لاغتنام فرص النمو في أسواقها الرئيسية للرحلات القصيرة والمتوسطة المدى.

إخلاء مسؤولية

جميع المعلومات الواردة في هذا المستند هي للاستخدام العام فقط ولم يتم التحقق منها بشكل مستقل، كما أنها لا تُشكل أو تُعدّ جزءاً من أي دعوة أو تحفيز للمشاركة في أي نشاط استثماري، ولا تُعدّ عرضاً أو توصية للشراء أو الاكتتاب في أي أوراق مالية في المملكة العربية السعودية أو في أي اختصاص قضائي آخر، كما لا تُعدّ عرضاً أو توصية فيما يخص الشراء أو الاحتفاظ أو بيع أي أوراق مالية تابعة لطيران ناس.

لا تقدم طيران ناس أي ضمان، صريح أو ضمني، بشأن المعلومات والآراء الواردة في هذا المستند، ويجب عدم الاعتماد عليها من قبل أي شخص أو كيان قانوني لأي غرض، سواء من حيث عدالتها أو دقتها أو اكتمالها أو صحتها.

قد يتضمن هذا المستند بيانات قد تُعتبر "بيانات تطلعية" تتعلق بالمركز المالي للشركة، ونتائج أعمالها، وأنشطتها التجارية. وتُعرض المعلومات المتعلقة بخطط الشركة، ونواياها، وتوقعاتها، وافترضاها، وأهدافها، وقناعاتها لغرض التحديث العام فقط، ولا تُعدّ جزءاً من أي دعوة أو تحفيز للمشاركة في أي نشاط استثماري، ولا تُعدّ عرضاً أو توصية للشراء أو الاكتتاب في أي أوراق مالية في أي اختصاص قضائي، أو عرضاً أو توصية فيما يخص الشراء أو الاحتفاظ أو بيع أي أوراق مالية تابعة لطيران ناس.